Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7944**

17. Wahlperiode 25. 11. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Dr. Barbara Höll, Ralph Lenkert und der Fraktion DIE LINKE.

Anhebung der Trassen- und Stationspreise durch die Deutsche Bahn AG

Im Jahresbericht 2010 der Bundesnetzagentur heißt es: „Die von der DB Netz AG erhobenen Infrastrukturnutzungsentgelte haben sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Die mittleren Entgelte der DB Netz AG stiegen zwischen 2002 und 2010 je nach Verkehrssegment zwischen 20 und 34 Prozent. Im Vergleich dazu wird sich die allgemeine Inflation zwischen 2002 und 2010 voraussichtlich auf nur rund 13 Prozent belaufen.“

Auch wenn der Anstieg der durchschnittlichen Trassenentgelte für den Schienenpersonennahverkehr mit 20 Prozent am unteren Ende des Anstiegs der von der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) erhobenen Infrastrukturnutzungsentgelte liegt, übersteigt er doch deutlich die Entwicklung der Regionalisierungsmittel: Wurden diese im Jahr 2002 vom Bund in Höhe von insgesamt 6 745 Mio. Euro an die Länder ausgezahlt, waren es im Jahr 2010 mit 6 876,8 Mio. Euro nicht einmal 2 Prozent mehr.

Zwar war und ist gesetzlich eine Dynamisierung von jeweils 1,5 Prozent pro Jahr festgelegt, doch ergibt sich dieser geringe Gesamtanstieg durch zwischenzeitliche Kürzungen und zeitweiliges Aussetzen der jährlichen Dynamisierung. Ob die den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2015 im Zuge der Bund-Länder-Verhandlungen entsprechend § 5 Absatz 5 des Regionalisierungsgesetzes überhaupt auf dem bestehenden Niveau verbleiben und ob weiterhin eine jährliche Steigerung vereinbart wird, ist derzeit unklar.

Deswegen gilt es, den Trassen- und Stationspreisen der DB AG als maßgebliche Kostenfaktoren nicht nur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein besonderes Augenmerk zu widmen. Im Schienengüterverkehr (SGV) machen die Trassengebühren etwa ein Viertel der Betriebskosten aus, während die Gewinnmarge dort selten über 3 Prozent liegt (Financial Times Deutschland vom 26. Oktober 2011).

Die Trassenpreise setzen sich im Wesentlichen aus einer streckenabhängigen und einer produktabhängigen Komponente zusammen. Bei einer Neufassung oder Änderung der – gesetzlich vorgeschriebenen – Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) haben zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen Gelegenheit, eine Stellungnahme abzugeben (§ 4 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV). Kürzlich wurde bekannt, dass das Netzwerk Privatbahnen den Entwurf der SNB 2013 der DB Netz AG dahingehend kritisierte, dass die Trassenpreise durch das geplante Zusammenlegen von vier Kategorien deutlich um bis zu 37 Prozent steigen würden (Deutsche Verkehrszeitung vom 20. Oktober 2011).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist gewährleistet, dass die Einnahmen aus Trassenentgelten vollständig zum Betrieb und zur Instandhaltung der jeweiligen Trassenabschnitte verwendet werden?

   Wenn ja, wie?

   Wenn nein, warum nicht?

2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass aus dem Bereich der DB Netz AG Gewinne erzielt werden, die nicht zur Instandhaltung und Pflege der Schieneninfrastruktur eingesetzt werden (bitte mit Begründung)?

3. Womit wird die neuerliche Preissteigerung zum 11. Dezember 2011 für die Benutzung der Schieneninfrastruktur in Höhe von durchschnittlich etwa 2,5 Prozent vor dem Hintergrund der erfolgten Rationalisierungen begründet?

4. Mit welchen verbesserten Leistungen rechtfertigt die DB Netz AG diese Preiserhöhung (bitte unter Angabe der verbesserten Leistungen sowie den daraus resultierenden jeweiligen Mehrkosten)?

5. Wie bewertet die Bundesregierung diese Preissteigerung um durchschnittlich ca. 2,5 Prozent?

6. Wie bewertet die Bundesregierung die anlassbezogene Absenkung der Regionalfaktoren im Jahr 2011 und deren gänzliche Abschaffung zum 11. Dezember 2011?

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Trassen- und Stationspreise schneller steigen als die Zuweisungen an die Bundesländer nach dem Regionalisierungsgesetz?

8. Ist die Bundesregierung bereit, den Ländern im Zuge der Anpassung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2015 einen finanziellen Ausgleich für den Anstieg der Trassen- und Stationspreise zu gewähren, damit es nicht zur Abbestellung von Verkehrsleistungen kommt (bitte mit Begründung)?

9. Überprüft die Bundesregierung regelmäßig die durch die DB Netz AG erfolgte Einteilung der Schienenstrecken in die für die Höhe der Trassenpreise maßgeblichen Streckenkategorien?

   Wenn ja, jeweils wann, durch wen, anhand welcher Kriterien, und mit welchem Ergebnis?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Einteilung der Schienenstrecken in die für die Höhe der Trassenpreise maßgeblichen Streckenkategorien in allen Fällen nachvollziehbar?

    Wenn ja, welche Gründe sprechen dafür?

    Wenn nein, bei welchen Strecken stellt die Bundesregierung die Zuordnung aus welchen Gründen infrage?

11. Haben die Bundesländer die Möglichkeit, Einfluss auf die Einteilung der Strecken in Kategorien zu nehmen?

    Wenn ja, wie?

    Wenn nein, warum nicht, und wie bewertet die Bundesregierung dies?

12. Wie bewertet die Bundesregierung den von der DB Netz AG geplanten Wegfall der Streckenkategorien F4 bis F6?

13. Sollen alle Strecken, die bislang den Streckenkategorien F4 bis F6 zugeordnet sind, in die Streckenkategorie F3 eingestuft werden?

    Wenn nein, welche Strecken welcher der bisherigen Streckenkategorien F4 bis F6 sollen wie neu eingestuft werden, und mit welcher Begründung?

14. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass durch höhere Trassenentgelte für den SGV die politisch gewollte Verlagerung von Gütern auf die Schiene behindert wird (bitte mit Begründung)?

15. Ist der Bundesregierung bekannt, ob aufgrund gestiegener Trassenpreise von Ländern Nahverkehr abbestellt wurde?

    Wenn ja, welche Verbindungen in welchen Bundesländern waren das zu welchem Zeitpunkt?

16. Verkehren auf Strecken der Streckenkategorien FP und F1 von den Ländern bzw. Aufgabenträgern bestellte Nahverkehrszüge?

    Wenn ja, welche Strecken betrifft das?

17. Wie ist im Trassenpreissystem (TPS) 2012 der hohe Preis der Kategorie Z2 (Zulaufstrecke, Geschwindigkeit bis 50 km/h) zu erklären, der sogar über dem Preis für die Kategorie F3 (Fernstrecke, Geschwindigkeit von 101 bis 160 km/h) liegt, und wie bewertet die Bundesregierung dies?

18. Wie bewertet die Bundesregierung es grundsätzlich, dass die streckenabhängigen Grundpreise mit Produktfaktoren multipliziert werden, wodurch z. B. die Taktverkehre im Schienenpersonennah- und -fernverkehr laut TPS 2012 jeweils um 65 Prozent höhere Trassenpreise zahlen müssen?

19. Werden im Zuge der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP angekündigten Überprüfung der Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr auch die Auswirkungen des Produktfaktors Fernverkehrs-Takt-Trasse überprüft (bitte mit Begründung)?

20. Hält es die Bundesregierung für angemessen, dass laut TPS 2012 für die S-Bahnen in München, Hamburg und Berlin erheblich voneinander abweichende Trassenpreise gezahlt werden müssen (München 1,77 Euro pro Kilometer [Kategorie S1], Hamburg 2,37 Euro pro Kilometer [Kategorie S2] und Berlin 2,82 Euro pro Kilometer [Kategorie S3] – bitte mit Begründung)?

21. Wie begründet die DB Netz AG die unterschiedliche Einstufung dieser drei S-Bahn-Netze?

22. Spricht aus Sicht der Bundesregierung etwas dagegen, alle nur von S-Bahnen befahrenen Strecken in eine einheitliche Streckenkategorie einzustufen?

    Wenn ja, aus welchen Gründen?

23. Wie hoch waren die Einnahmen der DB AG aus Trassenpreisen ab dem 1. Januar 2004 jeweils bei der S-Bahn München, der S-Bahn Berlin und der S-Bahn Hamburg (bitte jeweils getrennt nach einzelnen Jahren aufschlüsseln)?

24. Für welche Investitionen und/oder sonstige Zwecke wurden diese Einnahmen jeweils verwendet (bitte Investitionen gesondert angeben sowie jeweils Ausgaben pro Kalenderjahr angeben)?

25. Welcher konkreten Organisationseinheit unterliegt jeweils der Betrieb und/oder Unterhalt der S-Bahn-Netze Berlin, Hamburg und München?

26. Wie hat sich in diesen Organisationseinheiten seit dem 1. Januar 2004 jeweils der Personalbestand entwickelt (bitte Angabe nach Jahren sowie nach Organisationseinheiten)?

27. Welche vertragliche Beziehung besteht jeweils zwischen dem S-Bahn-Betreiber und dem Betreiber der S-Bahn-Netze in Berlin, Hamburg und München?

28. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die Zuschläge auf die Trassenpreise im Knoten Hamburger Hauptbahnhof als „überlastetem Schienenweg" gemäß § 16 EIBV nachvollziehbar (bitte mit Begründung)?

29. Wie ist die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 17 und 18 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/7322, nach der im Hamburger Hauptbahnhof „kurz bis mittelfristig (bis 2017) keine Maßnahmen mit Kapazität steigernden Auswirkungen vorgesehen" seien, vor dem Hintergrund der §§ 17 und 18 EIBV zu verstehen?

30. Für welche investiven Maßnahmen sollen, die aus den im Knoten Hamburger Hauptbahnhof zu zahlenden Zuschläge generierten Mehreinnahmen wann verwendet werden?

31. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele und welche Bahnhöfe bzw. Bahnsteiglängen zurückgebaut wurden (bitte Übersicht der Anzahl der Rückbauten je Bundesland)?

    Wurde dafür jeweils eine Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes erteilt?

32. Wie viele dieser Rückbauten führten zu einer Senkung der Stationsgebühren, und bei wie vielen davon war dies das Ziel des Rückbaus?

33. Wie bewertet die Bundesregierung die Rückbauten von Bahnhöfen bzw. Bahnsteiglängen?

Berlin, den 23. November 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333